

# ライド・シェアから始まる多様なサービス -- イン ドネシアのGo-Jek (特集 シェアリング・エコノミ ー -- 新たなビジネスとサービスのかたちを探る)

著者	土佐 美菜実
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	267
ページ	20-21
発行年	2017-12
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00049801">http://hdl.handle.net/2344/00049801</a>

# ライド・シェアから始まる 多様なサービス

## ——インドネシアのGo-Jek——

土佐美菜実

### ●はじめに

インドネシアでもっとも有名なシェアリング・エコノミーはGo-Jekだと言っても過言ではないだろう。近年、ジャカルタをはじめとするインドネシア都市部の渋滞はひどくなる一方だ。政府は経済的にもダメージの大きいこの社会問題に苦心している状況である。

こうしたなか、ここ2、3年で急速に普及したのがGo-Jekである。インドネシアにはもともとオジェック(Ojek)と呼ばれる伝統的なバイクタクシー業が存在する。オジェックは国内各地で庶民の足として親しまれてきた手軽な移動手段で、このオジェックを、配車アプリを用いて提供するのがGo-Jekである。

### ●変わる庶民の足

Go-Jekサービスを始めたのは、1984年生まれの若き実業家ナディエム・マカリム氏である。2011年にGo-Jekインドネシア株式会社を設立し、当初はコールセンターとSMSによるオジェックの配車サービスを提供していた(参考文献①)が、2015年1月に配車アプリを通じたサービスを開始したことで一気に注目を集めた。手軽で迅速なサービスの実現で、爆発的に需要が増えたのだ。アプリ開始時に登録した運転手の数はおよそ1000人であったが、その後わずか半年で10倍の1万人に跳ね上がり、アプリのダウンロード数も40万回近くにのぼった(参考文献②)。2015年にはGoogle Indonesiaで最も検索されたトピックの1つとしてGo-Jekが選ばれた。

Go-Jekサービスの誕生は、設立者であるナディエム・マカリム氏自身もオジェックを頻繁に利用していたことに端を発する。自動車よりも手軽に利用できるオジェックは、渋滞による貴重な時間の浪費を回避するためには最適の手段ではある。ただ、いつでもどこでも容易に拾うことができるわけではないし、信頼で

きるドライバーに常に巡り会うわけではないのが難点だ。その一方で、オジェック運転手たちもバイクという資産を持っていながら、自分たちの働く機会を十分に獲得していないという問題を抱えていた。彼らは通常、街の各所にある運転手たちのたまり場のようところや道端での客待ちに多くの時間を費やしているという(参考文献③)。オジェックを使って時間を節約したいというニーズと、資産を持て余している運転手たちとを結びつける発想で、Go-Jekは生まれた。従来、オジェックを利用する場合にはその場で運転手との値段交渉が必須だったが、Go-Jekは利用客に対して距離に応じた価格が事前に知らされるほか、運転手は自分の名前や電話番号を利用者に伝えることになっている。またサービスの利用後に運転手を評価するシステムも導入されている。スマートフォンで手軽に利用できるうえに、運転手に対する信頼の保証も利用者の急増の一因と言えるだろう。

### ●多様なサービスを売りに

配車アプリを開始したことで注目を集めるようになったGo-Jekは、次々と新たなサービスを展開するようになる。2015年4月、料理のデリバリー・サービスGo-Foodを開始した。類似のサービスは他の配車アプリ・サービスでもみかけるが、Go-Jekの場合はそれだけにとどまらないところが面白い。自動車整備士を手配して車の清掃、メンテナンスを行ってくれるGo-Auto、マッサージ師を届けてくれるGo-Massage、さらにはヘアセットやネイルケアなど美容師やエステティシャンの出張サービスを提供するGo-Glamまでである。このGo-Glamには、ムスリム女性が自身の毛髪を覆うためのヒジャブの正しくかつ美しい被り方を指南してくれるコースまで含まれており、多くのムスリムが暮らすインドネシアならではのサービスである。

Go-Jekはもはや人や物の輸送だけではなく、暮らしの様々なサービスをオジェットのシェアによって提供するまでに発展した。

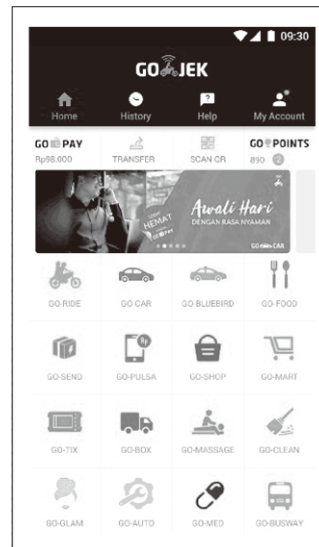
### ●需要と規制のはざままで

展開著しいGo-Jekだが、配車アプリ・サービスが参入している他の国々と同様に、既存の旅客運送業団体からの反発や法整備の遅れに直面している。

2015年以降、インドネシアではGo-Jek以外にもたくさんの配車アプリ・サービスが参入してきた。需要が増えて注目も集まるにつれて、もともとインフォーマルセクターに分類されるオジェットの旅客輸送を行うことについての問題に、インドネシアは本格的に向き合わなければならなくなったのである。インドネシアの道路交通運送法にはバイク、すなわちオジェットの公共交通機関として当然ながら規定されていない。さらに、ジャカルタでバス・チャハヤ・プルナマ知事（当時）がGo-Jekのシステムを評価し、利用の増加を促す発言をしたことでこの問題に拍車がかかった。非公共交通機関であるバイクの旅客輸送を後押しするような知事の発言は波紋を呼び、特に陸上運輸組合（通称オルガンダ）からの反発は強かった（参考文献④）。こうしたなか、2015年12月に運輸省がバイクタクシーは公共交通機関ではないとして、すべての配車アプリ・サービスを通じたバイクタクシーを禁止することを発表する。ところがその翌日、この運輸省の措置をジョコ・ウィドド大統領が早急に撤回させたのである。配車アプリ・サービスの需要が増す現状と、それを好意的に捉える政府トップ、そして規制の未整備や顧客の収奪に憤る既存の旅客輸送業界と、配車アプリ・サービスの参入にともなう種々の課題について、混迷を極めているといった状態だ。

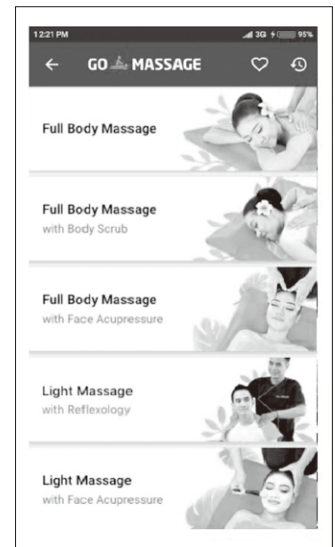
2016年3月22日にはオルガンダ主導のもと、既存のタクシー運転手らによる配車アプリ・サービスへの大規模な抗議デモがジャカルタで行われた。この抗議では、インドネシア国内に現地法人を設置しない国外由来のUberやGrabへの反発が大きな意味合いを含んでいたものの、Go-Jekもそうであるように、タクシー業者免許を持たない個人が旅客輸送を行うことに対する抗議も当然含まれている。2017年に入り、運輸省は配車アプリ・タクシーの車両台数の制限や料金の上下限を設定した大臣規則を公布した。当初の規則は企業間

図1 Go-Jekアプリのホーム画面イメージ



(出所) <https://www.go-jek.com/go-ride/>

図2 Go-Massage画面イメージ



(出所) <https://www.go-jek.com/go-massage/>

の健全な競争が叶わないとして最高裁で破棄されたものの、この判決を考慮して新たな大臣規則を制定するなど、規定の整備を進めている。

### ●おわりに

既存業界とのすり合わせに決着がつくには、まだ道半ばだが、その一方で、Go-Jekは大手タクシー会社ブルーバードと提携するなど、次々とサービスを広げている。2017年4月には、Go-Jekアプリのダウンロード数はすでに1000万回に達した（参考文献⑤）。都市部での渋滞対策として、地方での公共交通機関を補う代替手段として、Go-Jekは今後もますます需要が伸びていくことが予想される。

（とさ みなみ／アジア経済研究所 図書館）

### 《参考文献》

- ① “Motorcycle Taxi Apps Zoom Ahead in Jakarta,” *The Straits Times* (2015/06/15).
- ② “Motorbike-hailing App Go-Jek Gaining in Popularity in Jakarta,” *The Straits Times* (2015/06/17).
- ③ “Belajar dari Tukang Ojek,” *Investor Daily* (2015/07/02).
- ④ “Selain Go-Jek, ada layanan ojek Grab Bike,” *Tempo.com* (2015/06/13).
- ⑤ “‘Ojek’ May Obtain State Recognition,” *The Jakarta Post* (2017/04/05).